Pacific Pilotage Authority

Annual Report 2006

Canada

BOARD MEMBERS

Mr. David Gardner
Chair*

Mr. Ulf Eriksen
Vice President and General Manager
Star Shipping (Canada) Ltd.
Member

Mr. L. Michael Berry
Member*

Captain A. A. Flotre
B.C. Coast Pilots Ltd.
Member

Mr. K. T. Christensen
Operations Manager
Greer Shipping Ltd.
Member*

Ms. Rohays P. Reid
Member*

Captain Jack Davies
B.C. Coast Pilots Ltd.
Member

MANAGEMENT

Kevin Obermeyer
President and CEO

Michael McGuire
Dispatch Manager

Bruce Chadwick
Director of Finance

Diane Street
Corporate Secretary

Adrian Conner
Director of Marine Operations

Pat Van Den Bosch
Manager of Accounting

WEBSITE:
www.ppa.gc.ca

OFFICES:

HEAD OFFICE:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

tel: 604.666.6771
fax: 604.666.6093 dispatch
fax: 604.666.1647 administration
email: info@ppa.gc.ca

DISPATCH OFFICES:
1000 - 1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4

211 Dallas Road
Victoria, British Columbia
V8V 1A1

PILOT BOARDING STATIONS:
Sandheads, off Steveston
Brotchie Ledge, off Victoria
Cape Beale, off Port Alberni
Triple Island, off Prince Rupert

*denotes member of Audit Committee

ALL PHOTOS COURTESY OF DAVE ROELS

VISION STATEMENT

To be the template for
Canadian Pilotage Authorities

MISSION STATEMENT

The Pacific Pilotage Authority provides safe, efficient pilotage by working in partnership with Pilots and the shipping industry to protect the interests of the people of Canada

WE TAKE PRIDE IN OUR WORK,
WE TAKE PRIDE IN OUR WATERS.

Objectives:

1. To provide safe, reliable and efficient marine pilotage and related services in the coastal waters of British Columbia, including the Fraser River.

2. To provide the services within a commercially oriented framework, directed toward maintaining financial self-sufficiency, through tariffs which are fair and reasonable.

3. To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise, through the productive application of these resources in the interest of safe navigation.

4. To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

Values

1. Honesty/Integrity – We will ensure honesty and integrity in everything that we do. We share responsibility for being effective, accountable and acting appropriately. We consider the outcome of decisions for all those affected before we implement change. We act with visible integrity and openness, and support each other in these actions.

2. Positive Stakeholder Relations – We will work hard to maintain positive relations with all stakeholders including the shipping industry, the pilots and their respective organizations, our employees, the communities in which we operate and all other related individuals and organizations.

3. Service Quality – We strive for excellence in all our activities. We continuously learn, develop and improve. We take pride in our work and in the services we provide to our clients and partners.

4. Accountability/Responsibility – We are accountable, as individuals, team members and as an organization for our actions and our decisions. We make effective and efficient use of the resources provided to us. We adhere to our policies and procedures, our Mission and Objectives, and to the Regulations governing us. When our commitment to innovation is at odds with existing procedures, we will work within the system to achieve positive change and improvement.

5. Adaptability and Innovation – We value innovation and creativity. We encourage and support originality and diversity of thought. As individuals and as teams, working with our internal and external partners, we welcome new ideas and methods to enhance our service and the use of our resources.

1. FINANCIAL PERSPECTIVE

The PPA will be financially self-sufficient in order to meet its mandate.

Strategies:
- Establish corporate plan and budget
- Ensure sufficient contingency fund
- Perform ongoing review of costs

Measures:
- Zero subsidies from Ottawa
- Annual surplus/deficit

2. CUSTOMER / STAKEHOLDER PERSPECTIVE

To work in partnership with the shipping industry in order to be seen as an ally in improving safety and efficiency.

Strategies:
- Shift from the reactive to the proactive
- Contribute and use our knowledge and expertise of the coast
- Identify key partners with whom we can advance common objectives

Measures:
- Annual customer and stakeholder surveys
- Customer and stakeholder surveys to include specific questions on the value of our input

3. INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE

To enhance the Authority's effectiveness and efficiency in order to meet the needs of our shipping partners.

Strategies:
- Review current internal business systems and processes to identify deficiencies
- Conduct a cost benefit analysis of alternative solutions
- Execute decisions

Measures:
- Employee, customer and stakeholder surveys to include specific questions on the Authority's efficiency and effectiveness
- Overall efficiency rating based upon various operational measures

4. PEOPLE & ORGANIZATIONAL CULTURE PERSPECTIVE

Maximize the engagement and competency of the staff and Board in order to be the most effective Pilotage Authority in Canada.

Strategies:
- Develop and implement a comprehensive human resource strategy – include internal communication, succession planning, staff training and development, Board governance and performance reviews including 360(s)

Measures:
- Staff overall satisfaction ranking on the employee engagement survey
- Results of the Treasury Board Guidelines self assessment for Board skills and competency

Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Tower C, 29th Floor
Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Sir:

On behalf of the Board of Directors of the Pacific Pilotage Authority I am pleased to report on the progress achieved by the Authority during 2006.

As set out in the CEO's report, the Authority made considerable progress in building positive relationships while delivering required services efficiently, with an exemplary safety record. Notwithstanding a slight decline in overall traffic levels, the Authority maintained a financially sound position while launching important initiatives to revitalize its pilot launch fleet and modernize internal and external communication systems.

Considerable attention was paid throughout the year to strengthening the strategic planning and long range forecasting capabilities of both the Board of Directors and the Executive of the Authority. Skill sets and experience levels were reviewed and training arranged when needs were identified. The Board is clearly focused on assisting the Executive and Management to position the Authority to anticipate and respond to rapidly changing circumstances in trading patterns, technological developments, and human resources.

The Authority continues to improve communications and cooperative effort in the social and business communities in which it operates. In addition to participation in forums, working groups and committees in which common objectives are identified and advanced, the Authority worked closely with the Pilot community to ensure that harmonious and productive outcomes are achieved.

Looking ahead, it is obvious that the future for trade and development is extremely robust, and the Authority looks forward to playing an important role in facilitating the safe and efficient movement of vessels along the entire west coast of Canada.

I would like to thank the Directors, Executive, Management and Staff of the Authority as well as the dedicated and professional Pilots for another job well done, and express my view that the future is, indeed one of promise and progress.

Respectfully submitted,

David K. Gardiner
Chair

February 1, 2007

Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Tower C, 29th Floor
Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Sir:

From an operational view point, the fiscal year ended December 31st 2006 was a year of challenges. We entered the year facing changes in a number of key positions within the Authority's Management team, an anticipated deficit of $560,000 after adjustment for the launch replacement fee and a rapidly aging fleet of launches with escalating maintenance costs.

I am happy to report that even with a small decline in traffic volumes we managed to reduce the expected deficit to less than one percent of revenue, ending the year with a small deficit of $392,000 after adjusting for the launch replacement fee. In addition, in December of 2006 with Industry support and approval, we signed a contract for two new state of the art Pilot launches. The first launch is expected to be operational in the first quarter of 2008 and the second launch is expected to be operational in the third quarter of 2008.

In keeping with our Mission Statement of working in partnership with our stakeholders, we embarked on a number of joint projects in 2006. One such project was the upgrade of the Fraser River simulator at the Pacific Maritime Centre (BCIT). The Pacific Pilotage Authority and the Fraser River Port Authority jointly shared the cost of the upgrade in order to investigate the feasibility of handling larger, deeper vessels on the River.

Training continues to be a major focus of the Authority. With only eight incidents this year, which translates into a success ratio of 99.94%, we feel strongly that our mandate of providing a safe, reliable and efficient Pilotage service is being met.

We are entering an exciting period in British Columbia with a number of major marine terminal projects expected to commence or reach completion over the next several years. As a result, we are currently working with proponents and stakeholders to ensure that the Authority will be well positioned to meet their needs where Marine Pilotage is concerned.

I would like to thank our Chair, the Board of Directors, the management team and employees of the Authority as well as the Pilots and our Industry partners for their unstinting support and assistance in the past year. Lastly, I would like to thank my predecessor Dennis McLennan and wish him well in his retirement.

Sincerely,

Kevin Obermeyer
President and Chief Executive Officer

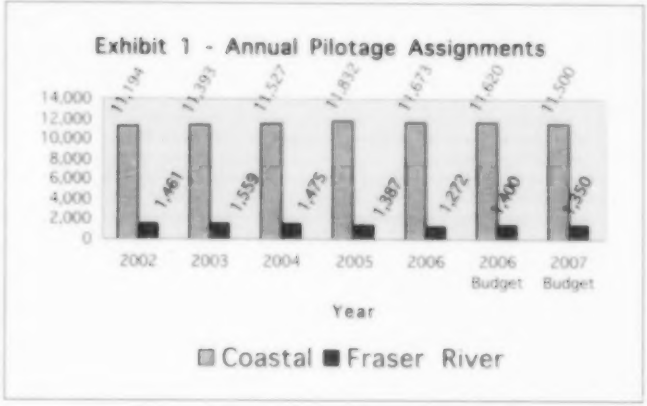
February 1, 2007

TRAFFIC

The Authority's basic measure of output is the number of pilotage assignments performed which are remaining fairly comparable from year-to-year. Cruise ship activity is the biggest contributor to a seasonal upswing during the May to September months.

Certain trips require the services of a second Pilot mainly due to the fact that these trips are in excess of eight hours. Safety considerations remain paramount and the Pilot is allowed to work a maximum of eight hours before an appropriate rest break. Many cruise ships heading north or south fall into this category, along with certain northern assignments, such as Kitimat and Stewart.

Coastal assignments were performed by 96 entrepreneur Pilots who contract their services to the Authority. During 2006, the Authority performed 11,673 coastal assignments, which is a one percent decrease from the prior year.



Fraser River assignments were performed by nine employee Pilots. During 2006, the Authority performed 1,272 River assignments which is an eight percent decrease from the prior year.

The Port of Vancouver, which includes Roberts Bank and Deltaport, is the largest traffic centre representing 67% of all coastal assignments performed by the Authority.

In total, trade through this port increased to 79.3 million tonnes, which represents a four percent increase over the prior year. These increases continue to be mainly driven by increased trade activity with Asia.

Vancouver Island assignments accounted for 12% of the Authority's coastal pilotage assignments. Most of the year over year increase in assignments is attributable to cruise ships calling into Victoria.

The Northern area which includes Prince Rupert, Kitimat and Stewart, accounted for eight percent of coastal assignments. The Port of Prince Rupert continued to increase cruise ship calls during 2006 and is forecasting increased calls into 2007. Additionally, Rupert is constructing a new container facility that is scheduled to be operational late in 2007.

Fraser River assignments were down by eight percent from the previous year. The traffic decreases were mainly attributable to shipping company consolidations and terminal ownership issues. As a reminder, the Fraser River requires the services of a coastal Pilot for the transit from Sandheads to Brotchie and other BC Coastal Ports. This area also represented ten percent of the Authority's total coastal traffic.

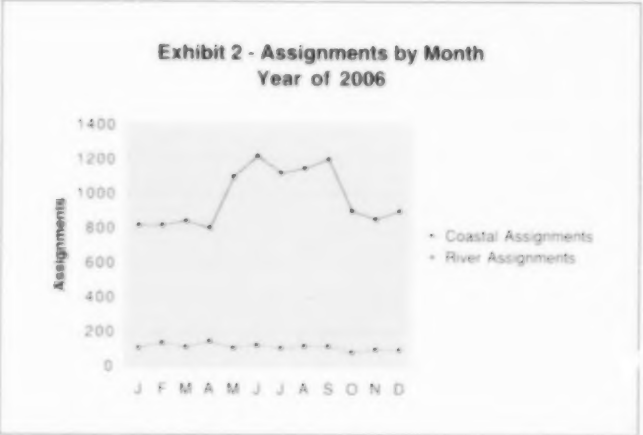


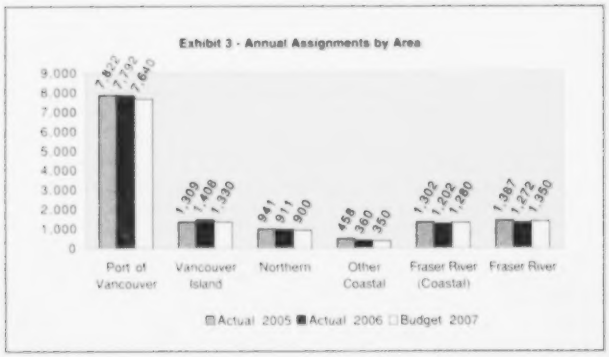
Exhibit 2 shows the pilotage assignments by month for the year of 2006. This chart highlights the impact of the cruise ship sector on coastal assignment levels during the May to September months.

FINANCIAL RESULTS 2006

For the year of 2006, the Authority posted a small surplus of $1.032 million which represents two percent of annual revenues. This result compares favorably to the deficit of $96,000 for the year of 2005.

Included in the annual revenues for 2006 is $1.424 million generated by the launch replacement fee. These revenues are generated by a charge per boarding that is intended to finance the pilot launch construction program. The launch replacement fee was mutually agreed upon with Industry and will remain in place until the launch construction program has been fully funded.

Readers are reminded that the 2006 surplus mentioned above becomes a small deficit in the range of one percent if the launch replacement revenue is deducted.



On the coastal revenue side, the minor variance to budget is related to the mix of trips changing during the year although assignments decreased slightly. The River pilotage revenue is unfavorable to budget in relation to the decrease in traffic. The travel revenue budget for 2006 was optimistic and next year's budget number reflects a changed methodology. Other income includes a one-time only revenue receipt of $50,000.

On the expense side, the Authority incurred unfavorable launch costs largely due to increased repairs on the aging fleet and escalating fuel costs. Other expenses, which are mainly overhead items, ended the year favorable to budget. Included in other expenses was budgeted interest of $200,000, which was not incurred, due to the delayed start of the launch construction program. Pilot training expenses were favorable due to fewer Apprentice Pilots commencing the training program than originally budgeted for.

Exhibit 5

	Actual 2006	Budget 2006	Variance to Budget	Budget 2007
Revenue Categories (000's):				
Coastal pilotage	$34,669	$34,180	$489	$35,010
River pilotage	$2,196	$2,560	($364)	$2,580
Travel	$5,331	$5,810	($479)	$5,430
Launch	$5,499	$5,670	($171)	$5,720
Launch replacement fee	$1,424	$1,460	($36)	$1,460
Other income	$145	$60	$85	$60
Total Revenues	$49,264	$49,740	($476)	$50,260
Expense Categories (000's):				
Contract Pilots' Fees	$31,114	$31,080	($34)	$31,160
Pilot launch costs	$5,598	$5,430	($168)	$6,080
Transportation and travel	$4,849	$4,990	$141	$4,650
Staff salaries and benefits	$2,589	$2,460	($129)	$2,540
Employee Pilots' salaries and benefits	$2,267	$2,400	$133	$2,410
Other expenses	$1,174	$1,600	$426	$1,840
Pilot training	$641	$880	$239	$830
Total Expenses	$48,232	$48,840	$608	$49,510
Net Surplus	$1,032	$900	$132	$750
Deficit excluding launch fee	($392)	($560)	$168	($710)

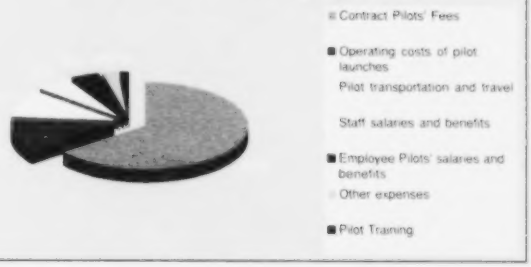
Exhibit 5 displays the details of the major revenue and expense categories along with the 2007 Budget.

As a reminder, since inception in 1972 the Authority has been financially self-sufficient and has structured its finances in order to maintain this position.

Eighty percent of the Authority's total annual expenditures for 2006 were covered by either a service contract or collective agreements.

Exhibit 6 compares the major expense categories as a percentage of total expenses for the year of 2006.

Exhibit 6 - Actual Expense Categories 2006



INCIDENT REPORTING

The Authority categorizes incident and accident reporting into three types of investigations. An incident or accident will not be classified until sufficient facts are available to assess the potential for safety improvements and may require on site evaluation or interviews.

Class "A" Investigations

Defines an investigation that has a high probability of improving navigation safety, in that, there is a significant potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "B" Investigations

Defines an investigation that has a medium probability of improving navigation safety, in that, there is a moderate potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Class "C" Investigations

Defines an investigation that has a low probability of improving navigation safety, in that, there is a limited potential for reducing the risk to persons, vessels or the environment.

Exhibit 7

Year	Incident Free Assignments	Incidents	Class A	Class B	Class C
2002	99.921%	10	0	0	10
2003	99.869%	17	0	4	13
2004	99.908%	12	0	2	10
2005	99.932%	9	0	0	9
2006	99.938%	8	0	3	5

Exhibit 7 shows the actual number of incidents the Authority has recorded over the last five years.

2006 ACCOMPLISHMENTS

- The seasonal boarding station at Pine Island was continued for the tenth season with 314 (312 during 2005) vessels serviced at this station during the year. This station is used primarily by the Cruise Industry and allows them a higher degree of flexibility with their itineraries while transiting our waters.
- For the second year in a row, all full-time employees of the Authority were surveyed during the year to gauge their satisfaction with the organization and working conditions. The overall staff satisfaction rating increased to 3.88 during 2006 from 3.64 in the prior year. Management's goal remains at 4.0.
- 22 senior Pilots received training at Illawa, Poland, on the ship model facility.
- 12 senior Pilots received training at Star Center, Florida, on the full-mission bridge simulator.
- A simulation program used to train Fraser River Pilots at the Pacific Maritime Training Institute in Vancouver was updated.
- A construction contract was signed with a Vancouver, British Columbia, shipyard to construct two, high speed, state of the art pilot launches.
- During the year a Human Resources strategy was developed. Consultants were engaged to report on the required capacity and expertise within the Authority.
- A Risk Assessment workshop for management was conducted by the Authority's internal auditors.

LOOKING AHEAD - 2007 AND BEYOND

Pilot Launches

As the Authority enters 2007, it also embarks on a major new pilot launch construction program. This program calls for two new launches to be constructed at a local shipyard in Vancouver with delivery expected during 2008. This program will total $8.6 million and will be financed mainly through bank borrowings. The launch replacement fee of $180 included in the Authority's tariff will generate $1.46 million in 2007, earmarked to service the bank borrowings necessary for this program.

Financial – Tariff Adjustment as of January 1, 2007

With industry support during 2006, the Authority Gazetted and received approval to adjust tariff rates by three percent as of January 1, 2007.

Computer Systems

After conducting a worldwide vendor search for pilotage software packages, the Authority signed a contract with a local software vendor during 2006. The Vendor will provide a Pilot dispatch and billing software solution, scheduled to be operational during 2007. This software will allow the Authority to offer additional web based services to industry and other stakeholders.

QUALIFIED PILOT CANDIDATES AS AT DECEMBER 31, 2006

During the year, two coastal Pilots received their Class II licence and four more Apprentices were started during December.

During 2006 the Authority received 32 expressions of interest to sit the coastal exam. Out of the 32 interested candidates there were 20 eligible to write the exam. Twelve wrote the coastal Pilots' exam in October 2006. The remaining eight candidates deferred, wishing to write the exam in the new spring schedule.

At December 31, 2006, there is one candidate on the coastal eligibility list who has passed the Pilot's exam and is waiting to commence the Apprenticeship program when an opening occurs.

One Fraser River Apprentice started during 2006 and received his licence later in the year. At December 31, 2006 there are no candidates on the eligibility list for the Fraser River. The next exam for River candidates is scheduled for July 2007.

The Authority also conducts a familiarization program for interested candidates. This program is limited to 20 candidates (currently enrollment is 16) who participate in order to supplement and upgrade their coast wide knowledge.

The Authority will continue to report on the status of Pilot candidates annually.

REGULAR CONSULTATIONS WITH INTERESTED PARTIES

The Authority's management team continued the annual agency visitation program, meeting with 25% of active shipping agencies during the year.

For the second year in a row, a customer satisfaction survey was done which inquired as to the level of service the Authority was providing to industry. The overall assessment for 2006 was 4.15. The service levels expected of the Authority are set at 4.0, and have been incorporated into the strategic plan.

The Board of Directors of the Authority continues to invite major ports of British Columbia to visit and present their operational overviews on a regular basis.

The Authority's Chair and CEO visit major ports to present the Authority's operational overview in the same major ports.

The Authority's management team continues to meet with the Chamber of Shipping (CS) representatives on a regular basis. During the year a tariff application was Gazetted after receiving written support from the CS.

The Director of Marine Operations for the Authority attends the Chamber's Pilotage and Navigation Committee meetings on a regular basis, on an invited guest. This enables both parties to resolve issues as they arise.

The Authority continues to be an active member of the Western Transportation Advisory Council (WESTAC) and the Northwest Corridor Development Corporation (NCDC).

STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

These financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements, where appropriate. The Authority's management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management maintains a system of internal control designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide relevant and reliable financial information.

The Board of Directors of the Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises this responsibility through an Audit Committee, which meets regularly with management and the auditor. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The independent auditor, the Auditor General of Canada, is responsible for auditing the transactions and financial statements of the Authority and for issuing her report thereon.

K. G. Obermeyer
President and Chief Executive Officer

B. D. Chadwick
Director of Finance

January 26, 2007

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the balance sheet of the Pacific Pilotage Authority as at December 31, 2006 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2006 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Pilotage Act and regulations and the by-laws of the Authority.

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Auditor General of Canada

Vancouver, Canada
January 26, 2007

Balance Sheet as at December 31 (in thousands)

ASSETS	2006	2005
Current		
Cash and cash equivalents	$ 1,622	$ 2,392
Accounts receivable	4,816	3,724
Prepaid expenses	101	86
	6,539	6,202
Long-term		
Long-term investments (Note 4)	1,227	1,190
Property and equipment (Note 5)	4,576	3,525
	5,803	4,715
	$ 12,342	$ 10,917
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 4,906	$ 4,600
Bank indebtedness (Note 6)	310	179
	5,216	4,779
Long-term		
Employee severance benefits (Note 8)	1,092	1,136
	6,308	5,915
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	806	806
Retained earnings	5,228	4,196
	6,034	5,002
	$ 12,342	$ 10,917

Commitments (Note 11)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Board of Directors:

Chair: _____ Member: _____

Statement of Operations and Retained Earnings for the year ended December 31 (in thousands)

Revenues	2006	2005
Pilotage charges (Note 9)	$ 49,119	$ 47,499
Interest and other income	145	141
	49,264	47,640
Expenses		
Contract pilots' fees	31,114	30,780
Operating costs of pilot boats	5,598	5,497
Transportation and travel	4,849	4,885
Staff salaries and benefits	2,589	2,367
Pilots' salaries and benefits	2,267	2,267
Pilots' training	641	739
Professional and special services	290	313
Amortization	228	233
Rentals	194	186
Utilities, materials and supplies	193	202
Computer services	130	113
Repairs and maintenance	66	73
Communications	64	67
Interest expense	9	14
	48,232	47,736
Net surplus (deficit) for the year	1,032	(96)
Retained earnings, beginning of year	4,196	4,292
Retained earnings, end of year	$ 5,228	$ 4,196

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement of Cash Flows for the year ended December 31 (in thousands)

Operating activities	2006	2005
Cash receipts from customers	$ 48,382	$ 47,526
Cash paid to employees and suppliers	(47,932)	(47,537)
Other income received	104	189
Employee severance payments	(139)	(162)
Cash flows provided by operating activities	415	16
Investing activities		
Purchase of investments	(1,476)	(1,077)
Proceeds on disposal of investments	1,439	1,582
Acquisition of property and equipment	(1,279)	(296)
Cash flows (used in) provided by investing activities	(1,316)	209
Financing activities		
Repayment of bank loan	(69)	(269)
Bank indebtedness	200	110
Cash flows provided by (used in) financing activities	131	(159)
(Decrease) increase in cash and cash equivalents	(770)	66
Cash and cash equivalents, beginning of year	2,392	2,326
Cash and cash equivalents, end of year	$ 1,622	$ 2,392
Represented by:		
Cash	$ 216	$ 219
Temporary investments	1,406	2,173
Supplementary disclosure		
Interest paid	$ 9	$ 14

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

1. Authority and objectives

The Pacific Pilotage Authority was established in 1972 pursuant to the Pilotage Act. The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act further provides that the tariffs of pilotage charges shall be fixed at a level that permits the Authority to operate on a self-sustaining financial basis and shall be fair and reasonable.

Coastal pilotage services are provided by the British Columbia Coast Pilots Ltd. under an agreement for services. Pilotage services on the Fraser River are provided by employee pilots.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act and is not subject to any income taxes.

REGULATION OF TARIFFS OF PILOTAGE CHARGES

The tariffs of pilotage charges that the Authority charges to vessels subject to compulsory pilotage are governed by the Pilotage Act. With the approval of the Governor in Council, the Authority makes regulations to prescribe tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority.

As set out in the Pilotage Act, the Authority must first publish the proposed tariffs of pilotage charges in the Canada Gazette. Any person who has reason to believe that the proposed pilotage charges are not in the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefore, with the Canadian Transportation Agency, an entity related to the Authority as a federal organization. In such a case, the Agency must investigate whether the proposed charges are in the public interest, including the holding of public hearings. After conducting the investigation, the Agency must make a recommendation within 120 days from the receipt of the notice of objection, and the Authority is required to govern itself accordingly.

The tariffs may come into force 30 days after their publication in the Canada Gazette. However, where the Agency recommends pilotage charges that are lower than that prescribed by the Authority, the Authority is required to reimburse the difference between the prescribed charges and the charges recommended by the Agency, plus interest, to any person who has paid the prescribed charges. The Pilotage Act stipulates that the Governor in Council may vary or rescind a recommendation of the Canadian Transportation Agency.

The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Thus, the tariffs are intended to allow the Authority to recover its costs and fund the acquisition of capital assets.

2. Significant accounting policies

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents represent short-term, highly liquid investments and are carried at lower of cost or market value.

PROPERTY AND EQUIPMENT

Property and equipment are recorded at cost. The cost of assets constructed by the Authority includes design, project management, legal, materials, and construction costs. Amounts included in work in progress are transferred to the appropriate property and equipment classification upon completion, and are then amortized. Amortization is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings and floats	10 - 20 years
Pilot boats	25 years
Equipment - communication and other	5 - 10 years
computers	3 years
Leasehold improvements	10 years or remaining term of lease

EMPLOYEE BENEFITS

Employees are entitled to specified severance benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these payments is estimated and recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees. Management determines the accrued benefit obligation based on the assumption that all employees will not leave the Authority voluntarily before having completed ten years of service. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

CONTRIBUTED CAPITAL

Amounts representing the values assigned to property and equipment transferred from Canada in 1972 and the cost of property and equipment financed from previous parliamentary appropriations are shown as contributed capital.

PENSION PLAN

Employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. The Authority's contribution to the Plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to any actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

INVESTMENTS

The objective of the Authority's long-term investment policy is to maximize the investment rate of return in a Government of Canada bond portfolio.

The carrying value of the investments, consisting of bonds, is cost, net of amortization of premiums/discounts on purchase. Market value is based on the quoted price of the securities at year-end. Gains and losses from the sale of the investments are recognized in the year in which they occur.

USE OF ESTIMATES

The preparation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make certain estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. This mainly affects employee severance benefits. Actual results could differ materially from these estimates.

3. Financial instruments

The Authority invests its funds with a Canadian chartered bank and Government of Canada guaranteed instruments.

Due to the short-term nature of accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities, their carrying value approximates fair value.

There is no concentration of accounts receivable with any one customer.

4. Long-term investments

	2006		2005	
	Carrying Value	Market Value	Carrying Value	Market Value
	(in thousands)		(in thousands)	
Government of Canada Bonds	$ 775	$ 782	$ 360	$ 360
Canada Housing Trust Bonds	452	456	830	832
	$ 1,227	$ 1,238	$ 1,190	$ 1,192

The long-term investments will mature over the next five years. Fluctuations in interest rates can impact the market value of these investments. The annual rate of return during the year on these investments was 3.77% (2005 – 4.21%).

5. Property and equipment

	2006			2005		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
		(in thousands)			(in thousands)	
Buildings and floats	$ 275	$ 199	$ 76	$ 275	$ 180	$ 95
Pilot boats	4,728	1,773	2,955	4,728	1,619	3,109
Spare engines (1)	353	-	353	-	-	-
Equipment						
- communication and other	437	353	84	585	516	69
- computers	366	250	116	238	233	5
Leasehold improvements	97	68	29	97	53	44
Work in progress (2)	963	-	963	203	-	203
	$ 7,219	$ 2,643	$ 4,576	$ 6,126	$ 2,601	$ 3,525

(1) Spare engines for pilot launch fleet refurbishment.
(2) Comprised of preliminary design, engines, project management and legal costs related to the construction of two new pilot boats.

6. Bank indebtedness

The Authority has a revolving demand credit facility of up to $1.0 million to finance the construction of two new pilot launches. The interest rate is equivalent to the bank's prime lending rate minus 0.75%.

A fixed-rate term loan of $1.0 million obtained in March 2002 to finance the construction of a pilot launch. This loan matured in 2006 and beared interest at the rate of 5.87%. The principal repayments were calculated based on an amortization period of four years. During 2006, the Authority made principal repayments totalling $69,000.

	2006 (in thousands)	2005 (in thousands)
	$ 310	$ 110
	-	69
Less: current portion	(310)	(179)
	$ -	$ -

The Authority also has a non-revolving term credit facility of up to $7.5 million to finance the construction of two new pilot launches, at an interest rate equivalent to Bankers' Acceptances plus 0.20%. The Authority has not drawn on this facility at year-end (2005 – nil).

The Authority has another operating credit facility of up to $2.0 million available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate. The Authority has not drawn on this facility at year-end (2005 – nil). The credit facility is available to the Authority as required and has no renewal date or fixed term.

7. Pension plan

The Public Service Pension Plan requires the Authority to contribute to the Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Authority contributes $2.14 for every dollar contributed by the employee. If an employee's annual salary is greater than $120,300 (2005 – $114,400), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of $7.20 (2005 – $8.90) for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

	2006 (in thousands)	2005 (in thousands)
Authority	$ 680	$ 584
Employees	268	240

8. Employee severence benefits

The Authority provides severance benefits to its employees based on their years of service and final salary. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about the plan, measured as at the balance sheet date, is as follows:

	2006	2005
	(in thousands)	(in thousands)
Accrued benefit obligation, beginning of year	$ 1,277	$ 1,234
Cost for the year	78	205
Benefits paid during the year	(139)	(162)
Accrued benefit obligation, end of year	$ 1,216	$ 1,277
Short-term portion (included in Accounts payable and accrued liabilities)	$ 124	$ 141
Long-term portion	1,092	1,136
	$ 1,216	$ 1,277

9. Pilotage charges

In addition to standard pilotage charges, the Authority charges users a fee of $180 (2005 - $80) every time an Authority owned pilot launch is used to transport a pilot. This fee is intended to fund the launch replacement capital costs (note 5).

	2006	2005
	(in thousands)	(in thousands)
Pilotage charges	$ 47,695	$ 46,861
Launch replacement fee	1,424	638
Total pilotage charges	$ 49,119	$ 47,499

Exhibit 8

Historical Financial Summary
(in thousands of dollars)

	Actual 2002	Actual 2003	Actual 2004	Actual 2005	Actual 2006	Budget 2007
Financial Results						
Revenues	$40,590	$43,760	$45,067	$47,640	$49,264	$50,260
Expenses	$39,968	$42,047	$45,666	$47,736	$48,232	$49,510
Net Income (Deficit)	$622	$1,713	($599)	($96)	$1,032	$750
Financial Position						
Current Assets	$5,675	$6,767	$5,860	$6,202	$6,539	$7,382
Current Liabilities	$4,041	$4,621	$4,813	$4,779	$5,216	$4,500
Working Capital	$1,634	$2,146	$1,047	$1,423	$1,323	$2,882
Net Capital Assets	$3,548	$3,614	$3,462	$3,525	$4,576	$9,610
Operating Indicators (Actual)						
Average Number of Pilots						
Coastal	101	100	99	100	96	100
Fraser River	8	9	11	10	9	9
Number of Assignments						
Coastal	11,194	11,393	11,527	11,832	11,673	11,500
Fraser River	1,461	1,559	1,475	1,387	1,272	1,350
Average Pilotage Revenue per Assignment (Actual $)						
Coastal	$2,518	$2,683	$2,727	$2,850	$2,970	$3,044
Fraser River	$1,533	$1,664	$1,683	$1,759	$1,726	$1,911

Administration de pilotage du Pacifique

Rapport Annuel 2006

Canada

M. David Gardiner
Président*

M. Ulf Eriksen
Vice-président et directeur général Star Shipping (Canada) Ltd. Membre

M. L. Michael Berry
Membre*

Captaine A. A. Flotre
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre

M. K. T. Christensen
Directeur des opérations
Membre*

Mme Rohays P. Reid
Membre*

Captaine Jack Davies
B.C. Coast Pilots Ltd.
Membre

Kevin Obermeyer
Premier dirigeant

Michael McGuire
Chef de la répartition

Bruce Chadwick
Directeur des finances

Diane Street
Secrétaire général

Adrian Cormier
Directeur des opérations maritimes

Pat Van Den Bosch
Gestionnaire de la comptabilité

SITE WEB:
www.ppa.gc.ca

OFFICES:

SIÈGE SOCIAL:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

tel: 604.666.6771
fax: 604.666.6093 Répartition
fax: 604.666.1647 Administration
email: info@ppa.gc.ca

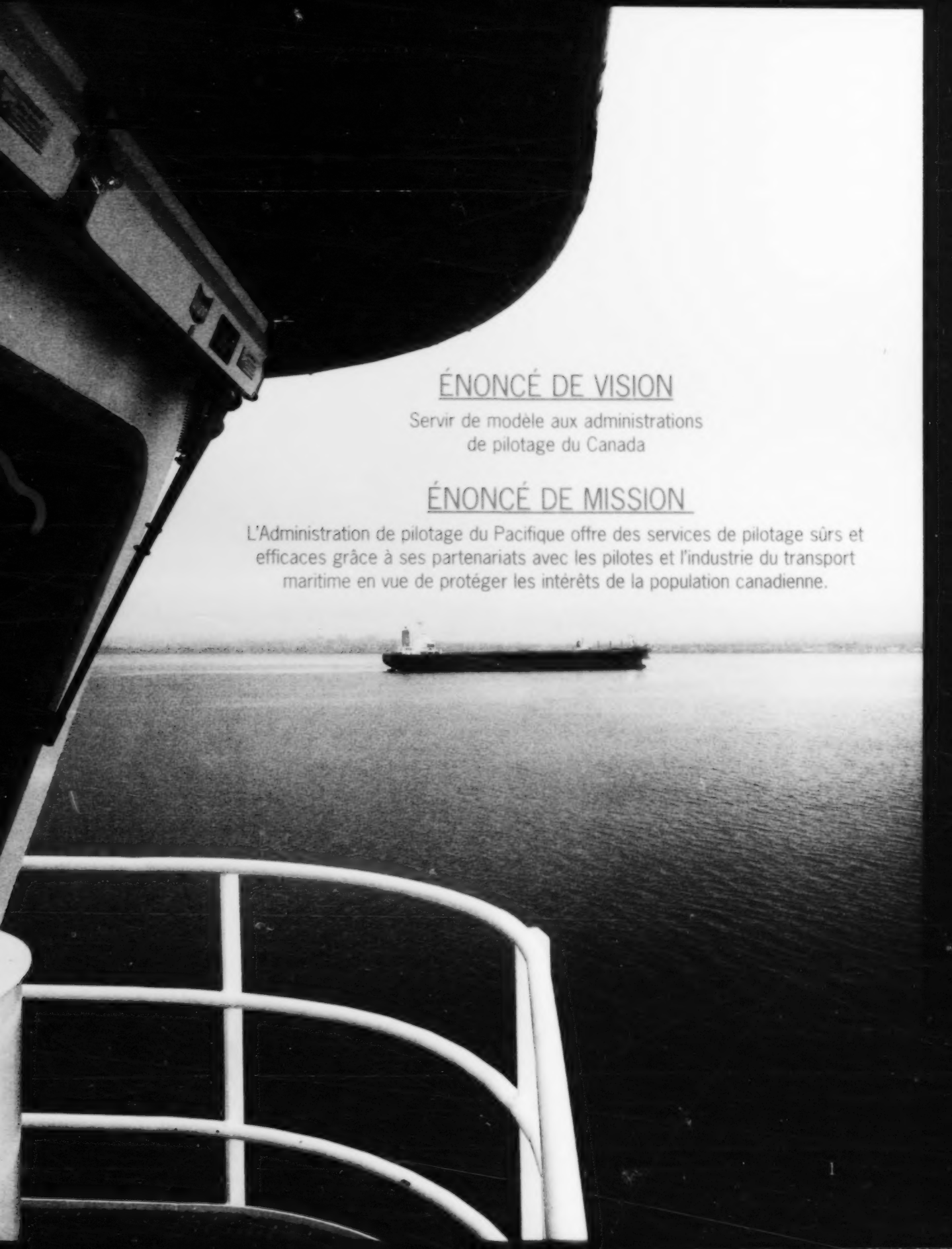
BUREAUX DE REPARTITION:
1000 - 1130 rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4

211, chemin Dallas
Victoria (Colombie-Britannique)
V8V 1A1

POSTES D'EMBARQUEMENT DES PILOTS:
Sandheads, au large de Steveston
Brotchie Ledge, au large de Victoria
Cape Beale, au large de Port Alberni
Triple Island, au large de Prince Rupert

*Indique un membre du Comité de vérification

TOUTES LES PHOTOS ONT ÉTÉ GRACIEUSEMENT FOURNIES PAR DAVE ROELS



ÉNONCÉ DE VISION

Servir de modèle aux administrations de pilotage du Canada

ÉNONCÉ DE MISSION

L'Administration de pilotage du Pacifique offre des services de pilotage sûrs et efficaces grâce à ses partenariats avec les pilotes et l'industrie du transport maritime en vue de protéger les intérêts de la population canadienne.

FIERS DU TRAVAIL QUE NOUS ACCOMPLISSONS,
FIERS DES EAUX QUE NOUS SILLONNONS.

Objectifs généraux:

1. Fournir des services de pilotage maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans les eaux côtières de la Colombie Britannique et sur le fleuve Fraser.

2. Offrir ces services dans un contexte commercial axé sur le maintien de l'autonomie financière en imposant des tarifs équitables et raisonnables.

3. Promouvoir l'utilisation efficace des installations, du matériel et des compétences de l'Administration grâce à l'affectation productive de ces ressources dans l'intérêt d'une navigation sans danger.

4. Être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

Valeurs de l'administration:

1. Honnêteté et intégrité – Nous nous engageons à rester honnêtes et intègres dans toutes nos activités. Nous partageons la responsabilité d'agir de manière efficace et appropriée et l'obligation de rendre des comptes. Avant d'apporter un changement, nous étudions systématiquement les conséquences qu'il pourrait avoir pour toutes les personnes concernées. Nous agissons avec intégrité, ouverture et transparence et nous nous soutenons mutuellement.

2. Relations positives entre les parties – Nous nous efforcerons de maintenir des relations positives avec toutes les parties intéressées, notamment l'industrie du transport maritime, les pilotes et les organismes qui les représentent, nos employés, les collectivités au sein desquelles nous œuvrons et tout autre organisme ou personne connexe.

3. Qualité du service – Nous nous efforçons d'exceller dans toutes nos activités en maintenant nos efforts de mise à jour, de perfectionnement et d'amélioration. Nous sommes fiers de notre travail et des services que nous offrons à nos clients et à nos partenaires.

4. Obligation de rendre des comptes et responsabilité – Nous devons rendre compte de nos actions et de nos décisions à titre de personnes, de membres d'équipes et d'organisme. Nous nous engageons à utiliser efficacement les ressources mises à notre disposition, à nous conformer aux règlements qui nous régissent et à respecter nos politiques, nos procédures, notre mission et nos objectifs. Si notre engagement en faveur de l'innovation se heurte à des procédures existantes, nous sommes prêts à mettre en place des améliorations et des changements positifs en travaillant à l'intérieur du système.

5. Adaptabilité et innovation – Nous prisons l'innovation et la créativité. Nous encourageons et soutenons l'originalité et la diversité des idées. Dans le cadre de notre travail individuel et du travail d'équipe que nous effectuons avec nos partenaires de l'Administration et de l'extérieur, nous accueillons favorablement toute idée ou méthode nouvelle susceptible d'améliorer notre service et l'utilisation de nos ressources.

1. FINANCES

L'Administration sera autonome sur le plan financier afin de realiser son mandat.

Strategies :

- Preparer le plan et le budget de l'Administration
- Voir à la constitution d'un fonds de prévoyance suffisant
- Effectuer un examen continu des coûts

Elements de mesure :

- Absence de subventions en provenance d'Ottawa
- Surplus/déficit annuel

2. CLIENTS ET INTERVENANTS

Travailler en partenariat avec l'industrie du transport maritime afin d'être considéré comme un allié dans les efforts d'amélioration de la sécurité et de l'efficacité.

Strategies :

- Passer d'une attitude réactionnelle à une attitude proactive
- Contribuer aux connaissances et au savoir-faire relatifs à la côte, et utiliser ceux que possède déjà l'Administration
- Repérer des partenaires clés auxquels proposer des objectifs communs

Elements de mesure :

- Sondage annuel réalisé auprès des clients et d'autres intervenants
- Sondages menés auprès des clients et d'autres intervenants comprenant des questions précises sur la valeur des observations de l'Administration

3. PROCESSUS OPÉRATIONNELS INTERNES

Améliorer l'efficacité de l'Administration afin qu'elle réponde mieux aux besoins de ses partenaires maritimes.

Strategies :

- Examiner les systèmes et les processus opérationnels internes actuels afin d'en repérer les faiblesses
- Réaliser une analyse coûts-avantages de solutions de rechange
- Appliquer les décisions prises

Elements de mesure :

- Sondage mené auprès des employés, des clients et d'autres intervenants comprenant des questions précises sur l'efficacité de l'Administration
- Évaluation globale de l'efficacité en fonction de divers outils de mesure opérationnelle

4. RESSOURCES HUMAINES ET CULTURE ORGANISATIONNELLE

Favoriser la participation et utiliser le mieux possible les compétences des employés et des membres du conseil d'administration afin de devenir l'administration de pilotage canadienne la plus efficace.

Strategies :

- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie complète de ressources humaines traitant notamment des communications internes, de la planification de la relève, de la formation et du perfectionnement du personnel, de la gouvernance du conseil d'administration et des examens du rendement (y compris l'évaluation tous azimuts).

Elements de mesure :

- Sondage réalisé auprès des employés sur leur satisfaction globale
- Résultats de l'auto-évaluation des capacités et des compétences du conseil d'administration d'après les lignes directrices du Conseil du Trésor

Honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C, 29e étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur,

Au nom du conseil d'administration de l'Administration de pilotage du Pacifique, je suis ravi de vous faire part des progrès réalisés par l'Administration en 2006.

Comme il a été exposé dans le rapport du directeur général, l'Administration a réalisé d'importants progrès en vue d'établir des relations positives tout en fournissant les services requis de manière efficiente, sans compter qu'elle affiche un dossier exemplaire en matière de sécurité. Malgré une légère diminution du trafic en général, l'Administration a gardé une situation financière solide alors qu'elle a lancé d'importants projets pour redynamiser sa flotte de vedettes pilotes et mettre à niveau ses systèmes de communication interne et externe.

Tout au long de l'année, l'Administration a déployé beaucoup d'efforts pour accroître la capacité du conseil d'administration et de l'exécutif de l'Administration à dresser des plans stratégiques et à faire des prévisions à long terme. Pour ce faire, elle a passé en revue les profils de compétences et l'expérience des membres, et a fourni une formation lorsque les besoins le justifiaient. De toute évidence, le conseil voit à aider l'exécutif et la direction à mettre l'Administration en position favorable pour anticiper les changements qui s'opèrent rapidement au chapitre des structures des échanges, des progrès technologiques et des ressources humaines, et à intervenir à cet égard.

L'Administration continue d'améliorer les communications et la collaboration au sein des milieux sociaux et commerciaux où elle évolue. En plus de participer à des tribunes et de contribuer aux travaux de groupes de travail et de comités pour établir des objectifs communs et faire des progrès en ce sens, l'Administration a également travaillé en étroite collaboration avec le milieu du pilotage en vue de favoriser l'atteinte de résultats harmonieux et productifs.

Dans une perspective d'avenir, il est évident que l'avenir du commerce et du développement est fort solide, et l'Administration se réjouit à l'idée de jouer un rôle important en vue d'assurer la circulation sécuritaire et efficiente des navires tout le long de la côte Ouest du Canada.

Je profite de l'occasion pour remercier les directeurs, l'exécutif, la direction et le personnel de l'Administration de même que les pilotes, dévoués et professionnels pour l'excellence de leur travail. L'avenir est prometteur et décidément marqué du sceau du progrès.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le président,

David K. Gardiner

Le 1 février 2007

Honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Tour C, 29e étage
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur,

Du point de vue des opérations, l'exercice clos le 31 décembre 2006 n'a pas été sans défis. Nous avons entamé l'année aux prises avec les changements qui se sont opérés au sein de postes clés de l'équipe de direction de l'Administration, avec un déficit prévu de 560 000 $ découlant du rajustement des droits de remplacement des vedettes et avec le vieillissement rapide de la flotte de vedettes et la hausse sans cesse plus importante des frais d'entretien.

Je suis heureux d'annoncer que, malgré la faible diminution du trafic, nous avons tout de même réussi à réduire le déficit prévu, qui s'établit à moins de un pour cent des revenus. Nous avons donc terminé l'année avec un léger déficit de 392 000 $ après rajustement des droits de remplacement des vedettes. En décembre 2006, nous avons conclu, avec l'appui et l'approbation de l'industrie, un contrat concernant deux nouvelles vedettes pilotes à la fine pointe de la technologie. La première vedette devrait entrer en service au cours du premier trimestre de 2008, et la deuxième, au troisième trimestre de 2008.

Dans le droit fil de notre énoncé de mission, soit de travailler de concert avec nos partenaires, nous avons pris part à plusieurs projets conjoints en 2006, notamment la modernisation du simulateur du fleuve Fraser au Centre maritime du Pacifique (BCIT). L'Administration de pilotage du Pacifique et l'Administration portuaire du fleuve Fraser ont partagé les coûts entraînés par la modernisation de ce simulateur dans le but d'étudier la possibilité que le fleuve puisse accueillir des navires plus gros et plus profonds.

La formation reste au premier plan des activités de l'Administration. Nous n'avons connu que 8 incidents cette année, ce qui correspond à un taux de réussite de 99,94 %. Nous croyons sincèrement que nous nous acquittons de notre mandat, qui consiste à assurer un service de pilotage sécuritaire, fiable et efficient.

Une période des plus intéressantes nous attend en Colombie-Britannique alors que, au cours des prochaines années, plusieurs grands projets devraient être mis en œuvre dans des terminaux portuaires et que d'autres seront menés à bien. Nous travaillons donc en ce moment de concert avec les promoteurs et les intervenants pour voir à ce que l'Administration soit bien placée en vue de satisfaire à leurs besoins en matière de pilotage maritime.

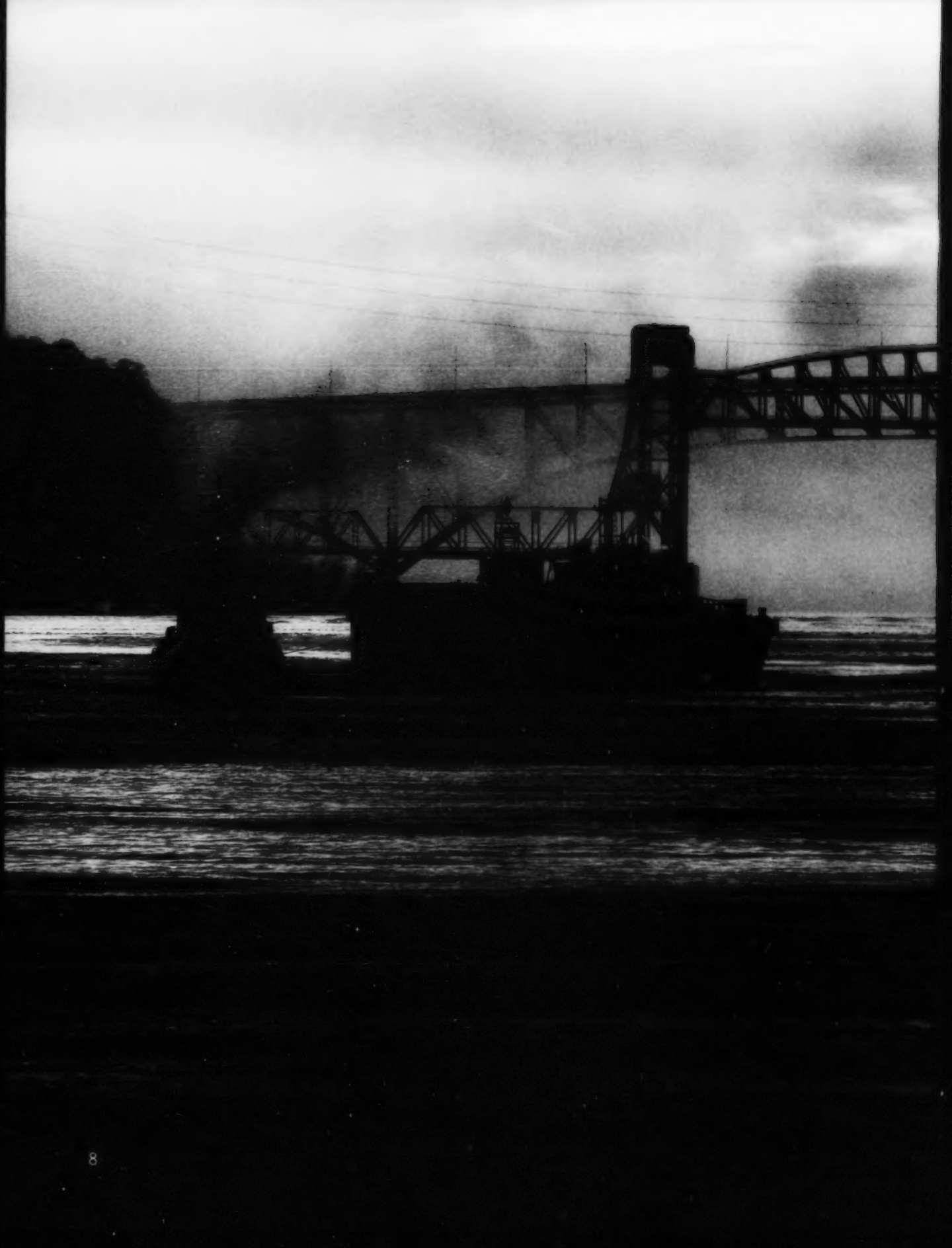
J'aimerais remercier notre président, le conseil d'administration, l'équipe de direction et les employés de l'Administration de même que les pilotes et nos partenaires de l'industrie pour leur appui sans réserve et pour leur aide au cours de l'année écoulée. Je tiens également à remercier mon prédécesseur, Dennis McLennan, et lui souhaiter une bonne retraite.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Premier dirigeant,

Kevin Obermeyer

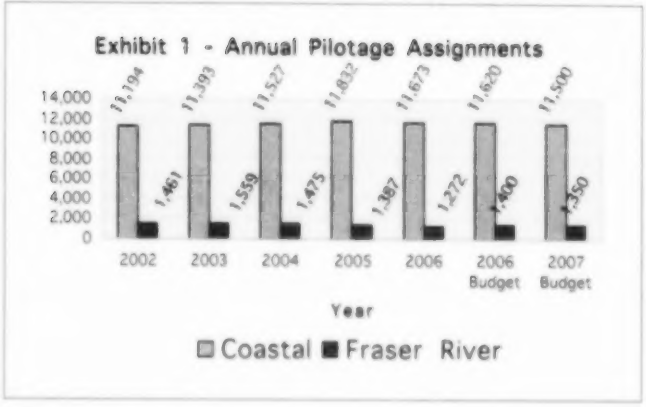
Le 1 février 2007



TRAFIC MARITIME

La productivité de l'Administration se mesure au nombre d'affectations de pilotage, qui demeure assez stable d'une année à l'autre. Les affectations liées aux croisières sont les principales responsables du regain d'activités observé de mai à septembre.

Certaines sorties nécessitent les services d'un second pilote, principalement lorsqu'il s'agit d'affectations de plus de huit heures. La sécurité demeure la première préoccupation de l'Administration et les pilotes ne sont donc pas autorisés à travailler plus de huit heures d'affilée avant d'obtenir un repos adéquat. Un grand nombre des affectations sur des bateaux de croisière naviguant en direction nord ou sud durent plus de huit heures, tout comme certaines affectations dans le Nord, par exemple à Kitimat ou à Stewart.



Quatre-vingt-seize pilotes indépendants à contrat qui offrent leurs services à l'Administration ont exécuté les affectations sur la côte. En 2006, l'Administration a fait 11 673 affectations sur la côte, ce qui représente une baisse de 1 % par rapport à l'année précédente.

Neuf pilotes (employés) ont exécuté les affectations sur le Fraser. En 2006, l'Administration a fait 1 272 affectations sur ce fleuve, ce qui représente une baisse de 8 % par rapport à l'année précédente.

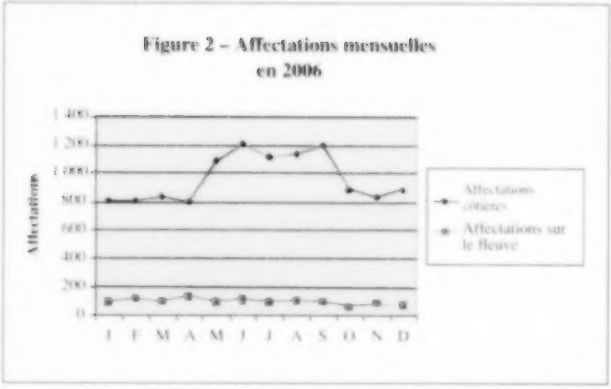
Le port de Vancouver, qui comprend Roberts Bank et Deltaport, constitue le centre le plus achalandé et il représentait cette année 67 % de toutes les affectations côtières de l'Administration.

En tout, la quantité de marchandises manutentionnées par le port de Vancouver s'est accrue et a atteint 79,3 millions de tonnes de fret, ce qui représente une hausse de 4 % par rapport à l'année précédente. L'activité commerciale avec l'Asie demeure la principale raison de ces hausses.

Les affectations sur l'île de Vancouver comptaient pour 12 % du total des affectations côtières de l'Administration. Les escales de navires de croisière à Victoria ont causé en grande partie la hausse du nombre d'affectations.

Le secteur Nord, qui englobe Prince Rupert, Kitimat et Stewart, comptait pour 8 % de toutes les affectations côtières. Le nombre d'escales au port de Prince Rupert a continué de s'accroître en 2006 et cette hausse devrait se maintenir en 2007. De plus, ce port construit actuellement des nouvelles installations de manutention de conteneurs qui devraient être mises en service à la fin de 2007.

Les affectations sur le fleuve Fraser ont connu une baisse de 8 % par rapport à l'année précédente. Ces baisses de trafic maritime étaient dues principalement aux regroupements de sociétés de transport maritime et aux questions relatives à la propriété des terminaux. Nous tenons à rappeler que la navigation sur le fleuve Fraser exige les services d'un pilote côtier pour les déplacements entre Sandheads et Brotchie et d'autres ports côtiers de la Colombie-Britannique. Dix pour cent des activités du trafic côtier total de l'Administration se déroulent dans ce secteur.



La figure 2 montre les affectations de pilotage mensuelles en 2006 et illustre l'incidence du secteur des navires de croisière, principale source de la hausse saisonnière des affectations enregistrée durant la période de mai à septembre.

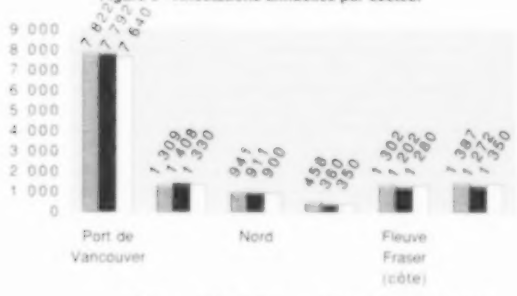
BILAN FINANCIER DE 2006

Pour 2006, l'Administration a affiché un petit excédent budgétaire de 1,032 million de dollars, ce qui représente 2 % des recettes annuelles. Il s'agit d'une somme assez comparable au déficit de 96 000 $ enregistré en 2005.

La somme de 1,424 million de dollars générée par les droits pour le remplacement des vedettes est incluse dans les recettes annuelles de 2006. Ce revenu est obtenu au moyen de droits exigés par embarquement qui ont pour but de financer le programme de construction de vedettes-pilotes. Ces droits ont été acceptés d'un commun accord avec l'industrie et seront exigés jusqu'à ce que le programme de construction de vedettes soit entièrement financé.

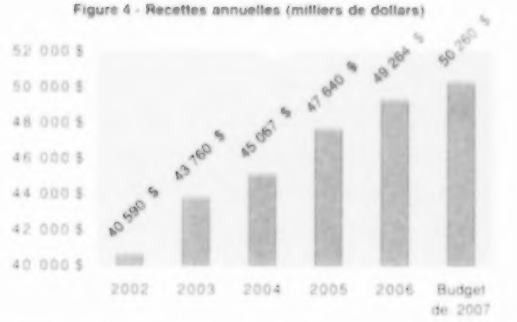
Nous tenons à rappeler que l'excédent de 2006 susmentionné se transforme en léger déficit d'environ 1 % lorsque l'on déduit le revenu généré pour le remplacement des vedettes.

Figure 3 - Affectations annuelles par secteur



En ce qui concerne les recettes relatives à la côte, le léger écart par rapport au budget est dû au changement des types de sorties au cours de l'année, bien qu'il y ait eu une légère baisse du nombre d'affectations. Les recettes générées par le pilotage sur le fleuve avaient une incidence négative sur le budget compte tenu de la baisse du trafic maritime. Le budget des recettes tirées des déplacements pour 2006 était optimiste et le chiffre pour le budget de la prochaine année reflète le changement de méthodes. Les autres recettes incluent un paiement reçu unique de 50 000 $.

Figure 4 - Recettes annuelles (milliers de dollars)



En ce qui concerne les dépenses, l'Administration a dû assumer des coûts pour les vedettes qui ont eu une incidence négative sur le budget et qui étaient dus principalement au nombre accru de réparations effectuées sur une flotte de navires de plus en plus vieux et à la hausse du coût de l'essence. D'autres dépenses, surtout des frais généraux, n'ont pas eu d'incidence négative sur le budget annuel. Parmi les autres dépenses, mentionnons l'intérêt de 200 000 $ prévu au budget qui n'a pas eu à être payé puisque le lancement du programme de construction des vedettes a été retardé. Les frais liés à la formation des pilotes n'ont pas eu au budget puisque le nombre d'apprentis pilotes qui ont entrepris le programme de formation était inférieur à ce qui était prévu.

Figure 5

Catégories de recettes (milliers de dollars)	Réel en 2006	Budget de 2006	Écart par rapport au budget	Budget de 2007
Pilotage côtier	34 683 $	34 180 $	489 $	33 010 $
Pilotage fluvial	2 196 $	2 560 $	(364 $)	2 580 $
Transport	5 331 $	5 810 $	(479 $)	5 430 $
Vedettes pilotes	5 490 $	5 670 $	(171 $)	5 720 $
Droits (remplacement des vedettes-pilotes)	1 424 $	1 460 $	(36 $)	1 460 $
Autres recettes	140 $	60 $	80 $	60 $
Total des recettes	49 264 $	49 740 $	(476 $)	50 260 $
Catégories de dépenses (milliers de dollars)				
Salaire des pilotes à contrat	31 174 $	31 080 $	94 $	31 160 $
Frais d'exploitation des vedettes-pilotes	5 598 $	5 430 $	168 $	6 080 $
Déplacements et transport	4 849 $	4 990 $	(141 $)	4 630 $
Salaire et avantages sociaux du personnel	2 589 $	2 460 $	129 $	2 540 $
Salaire et avantages sociaux des pilotes employés	2 267 $	2 400 $	(133 $)	2 410 $
Autres dépenses	1 174 $	1 600 $	(426 $)	1 840 $
Exemption des pilotes	647 $	880 $	(233 $)	810 $
Total des dépenses	48 232 $	48 840 $	608 $	49 510 $
Excédent (déficit) net	1 032 $	900 $	132 $	750 $
Excédent net ajusté (Revenu pour le remplacement des vedettes déduit)	(392 $)	(1 560 $)	168 $	(1 710 $)

La figure 5 donne le détail des recettes et des dépenses par catégories principales, ainsi que les données du budget de 2007.

Nous tenons à rappeler que depuis sa création, en 1972, l'Administration a toujours été autonome sur le plan financier et qu'elle gère ses finances de manière à le demeurer.

La figure 6 montre la répartition des grandes catégories de dépenses en pourcentage des dépenses totales de 2006.

Quatre-vingts pour cent des dépenses totales annuelles de l'Administration pour 2006 ont été payées dans le cadre d'un contrat de service ou de conventions collectives.

Figure 6 – Catégories de dépenses réelles pour 2006

Salaire des pilotes à contrat
Frais d'exploitation des vedettes-pilotes
Déplacements et transport des pilotes
Salaire et avantages sociaux du personnel
Salaire et avantages sociaux des pilotes (employés)
Autres dépenses
Formation des pilotes

INCIDENTS

Les enquêtes menées par l'Administration lorsque des incidents ou des accidents se produisent sont réparties en trois catégories. Un incident ou un accident n'est catégorisé que lorsque suffisamment de renseignements ont été recueillis pour pouvoir évaluer les possibilités d'amélioration de la sécurité, et cela pourrait exiger une évaluation et des entrevues sur place.

Enquêtes de catégorie « A »

Enquêtes fort susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont très importantes.

Enquêtes de catégorie « B »

Enquêtes moyennement susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont moyennement importantes.

Enquêtes de catégorie « C »

Enquêtes peu susceptibles de permettre une amélioration de la sécurité de la navigation étant donné que les possibilités de réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les embarcations ou l'environnement sont limitées.

Figure 7

Année	Affectations sans incident	Incidents	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C
2002	99,921%	10	0	0	10
2003	99,869%	17	0	4	13
2004	99,908%	12	0	2	10
2005	99,932%	9	0	0	9
2006	99,938%	8	0	3	5

La figure 7 montre le nombre réel d'incidents enregistrés par l'Administration dans les cinq dernières années.

RÉALISATIONS EN 2006

- La station d'embarquement saisonnière de l'Île Pine a été en activité pour une dixième année; elle a desservi 314 navires durant l'année (comparativement à 312 en 2005). Cette station est utilisée principalement par l'industrie des croisières touristiques, qui bénéficie ainsi de plus de souplesse dans le choix de ses itinéraires lors du passage de ses navires dans nos eaux.
- Pour une deuxième année consécutive, on a effectué un sondage auprès de tous les employés à temps plein de l'Administration au cours de l'année pour évaluer leur niveau de satisfaction au sujet de l'organisme et des conditions de travail. La cote de satisfaction globale du personnel s'est accrue et a atteint 3,88 en 2006; elle était de 3,64 durant l'année précédente. La Direction a toujours pour but d'atteindre 4,0.
- Vingt-deux pilotes chevronnés ont reçu de la formation à Illawa, en Pologne, sur les modèles de navires.
- Douze pilotes chevronnés ont reçu de la formation sur simulateur de mission complète sur passerelle au Star Center de la Floride.
- Un programme de simulation au Pacific Maritime Training Institute de Vancouver utilisé pour la formation des pilotes qui naviguent sur le fleuve Fraser a été mis à jour.
- Un contrat de construction a été signé avec un chantier maritime de Vancouver, en Colombie-Britannique, en vue de la construction de deux vedettes-pilotes haute vitesse à la fine pointe de la technologie.
- On a élaboré une stratégie de ressources humaines durant l'année. Des conseillers ont été embauchés et chargés de présenter des rapports sur les compétences requises et l'expertise au sein de l'Administration.
- Les vérificateurs internes de l'Administration ont présenté un atelier sur l'évaluation du risque à la Direction.

REGARDS VERS L'AVENIR – 2007 ET ANNÉES ULTÉRIEURES

Vedettes-pilotes

Au moment où l'Administration entreprend ses activités de 2007, elle lance un programme de construction de vedettes-pilotes. Dans le cadre de ce programme, deux nouvelles vedettes seront construites dans un chantier maritime local à Vancouver et prêtes en 2008. Le budget total de 8,6 millions de dollars sera financé principalement au moyen d'emprunts bancaires. Les droits pour le remplacement des vedettes de 180 $ inclus dans le tarif de l'Administration généreront des recettes des 1,46 million de dollars en 2007 qui seront réservées au remboursement des prêts bancaires nécessaires à la réalisation du programme.

Finances – Ajustement du tarif à compter du 1er janvier 2007

Grâce au soutien de l'industrie en 2006, l'Administration a publié la modification du tarif dans la Gazette du Canada et a reçu l'autorisation de l'ajuster de 3 % à compter du 1er janvier 2007.

Systèmes informatiques

Après avoir mené une recherche à l'échelle mondiale pour trouver un fournisseur de trousses de logiciels de pilotage, l'Administration a signé un contrat avec un fournisseur local en 2006. Celui-ci fournira une solution logicielle pour la répartition des pilotes et la facturation qui devrait être prête en 2007. Ce logiciel permettra à l'Administration d'offrir des services Web supplémentaires à l'industrie et aux autres intervenants.

BASSIN DE PILOTES QUALIFIÉS AU 31 DÉCEMBRE 2006

Durant l'année, deux pilotes côtiers ont obtenu leur brevet de classe II et quatre autres apprentis ont entrepris le programme en décembre.

En 2006, l'Administration a reçu 32 manifestations d'intérêt de la part de personnes intéressées à se présenter à l'examen de pilotage côtier. De ce nombre, 20 candidats étaient admissibles et pouvaient passer l'examen. Douze se sont présentés à l'examen de pilotage côtier en octobre 2006 et les huit autres ont préféré s'y présenter durant le nouvel horaire au printemps.

Au 31 décembre 2006, un candidat figurait sur la liste d'admissibilité du programme de pilotage sur la côte. Il a passé l'examen de pilotage et attend une vacance pour entreprendre le programme d'apprentissage.

Un apprenti a entrepris le programme de pilotage sur le fleuve Fraser en 2006 et a reçu son brevet plus tard durant cette même année. Au 31 décembre 2006, il n'y a aucun candidat sur la liste d'admissibilité pour le fleuve Fraser. La tenue du prochain examen de pilotage sur le fleuve est prévue en juillet 2007.

L'Administration a également tenu un programme de familiarisation à l'intention des candidats intéressés. Ce programme, qui compte actuellement 16 inscrits, est limité à 20 participants et il permet aux candidats de parfaire leur connaissance de l'ensemble de la côte.

L'Administration continuera de publier un compte rendu annuel sur son bassin de pilotes qualifiés.

CONSULTATION RÉGULIÈRE DES PARTIES INTÉRESSÉES

L'équipe de direction de l'Administration a poursuivi son programme de visites annuelles aux organismes; elle a rencontré cette année 25 % des organismes actifs de transport maritime.

Pour une deuxième année de suite, on a mené une enquête pour déterminer le degré de satisfaction des clients de l'industrie à l'égard des services fournis par l'Administration. L'évaluation globale pour 2006 a donné une note de 4,15. Les niveaux de services attendus de l'Administration sont de 4,0; ce facteur a été intégré au plan stratégique.

Le conseil d'administration continue d'inviter les représentants des principaux ports de la Colombie-Britannique à le rencontrer et à présenter régulièrement leurs aperçus opérationnels.

Le président et le directeur général de l'Administration rendent visite aux représentants des principaux ports pour leur présenter l'aperçu opérationnel de l'Administration.

L'équipe de direction de l'Administration continue de rencontrer régulièrement les représentants de la Chamber of Shipping (CS). Cette année, une demande de modification de tarif a été publiée dans la Gazette du Canada après avoir reçu l'appui de la CS.

Le directeur des opérations maritimes de l'Administration assiste régulièrement, à titre d'invité, aux réunions du comité sur le pilotage et la navigation de la CS. Cela permet aux deux parties de résoudre des problèmes éventuels dès qu'ils sont soulevés.

L'Administration est toujours membre actif du Conseil consultatif du transport de l'Ouest et de la Northwest Corridor Development Corporation.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Les présents états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils reposent sur les meilleurs jugements et estimations de la direction, le cas échéant. La direction de l'Administration est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a mis en place un système de contrôle interne conçu pour fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont exécutées conformément aux autorisations applicables et que les systèmes comptables fournissent de l'information financière fiable et pertinente.

Le Conseil d'administration de l'Administration est chargé de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités relatives à la communication de l'information financière et au contrôle interne. Le Conseil exerce ses responsabilités par l'entremise d'un comité de vérification qui se réunit régulièrement avec la direction et le vérificateur. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par le Conseil d'administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur indépendant, soit la vérificatrice générale du Canada, a la responsabilité de vérifier les opérations et les états financiers de l'Administration et de délivrer un rapport sur ces états financiers.

Le Premier dirigeant,

K. G. Obermeyer

Le directeur des finances,

B. D. Chadwick

Le 26 janvier 2007

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage du Pacifique au 31 décembre 2006 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

La vérificatrice générale du Canada,

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA

Vancouver, Canada
Le 26 janvier 2007

Bilan 31 décembre (en milliers)

ACTIF	2006	2005
A court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 622 $	2 392 $
Débiteurs	4 816	3 724
Frais payés d'avance	101	86
	6 539	6 202
A long terme		
Placements à long terme (note 4)	1 227	1 190
Immobilisations corporelles (note 5)	4 576	3 525
	5 803	4 715
	12 342 $	10 917 $
PASSIF		
A court terme		
Créditeurs et charges à payer	4 906 $	4 600 $
Dette bancaire (note 6)	310	179
	5 216	4 779
A long terme		
Indemnités de départ (note 8)	1 092	1 136
	6 308	5 915
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	806	806
Bénéfices non répartis	5 228	4 196
	6 034	5 002
	12 342 $	10 917 $

Engagements (note 11)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration :

Le président, _____ Un membre, _____

Etat des résultats et des bénéfices non répartis Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

Produits	2006	2005
Droits de pilotage (note 9)	49 119 $	47 499 $
Intérêts et autres produits	145	141
	49 264	47 640
Charges		
Honoraires des pilotes à contrat	31 114	30 780
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	5 598	5 497
Transport et déplacements	4 849	4 885
Salaires et avantages sociaux du personnel	2 589	2 367
Salaires et avantages sociaux des pilotes	2 267	2 267
Formation des pilotes	641	739
Services professionnels et spéciaux	290	313
Amortissement	228	233
Locations	194	186
Services publics, fournitures et approvisionnements	193	202
Services informatiques	130	113
Réparations et entretien	66	73
Communications	64	67
Frais d'intérêt	9	14
	48 232	47 736
Excédent (déficit) net de l'exercice	1 032	(96)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	4 196	4 292
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	5 228 $	4 196 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Etat des flux de trésorerie Exercice terminé le 31 décembre (en milliers)

Activités d'exploitation	2006	2005
Rentrées de fonds - clients	48 382 $	47 526 $
Sorties de fonds - fournisseurs et employés	(47 932)	(47 537)
Autres produits reçus	104	189
Versements d'indemnités de départ	(139)	(162)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	415	16
Activités d'investissement		
Placements	(1 476)	(1 077)
Produits de la cession de placements	1 439	1 582
Acquisition d'immobilisations corporelles	(1 279)	(296)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(1 316)	209
Activités de financement		
Remboursement de l'emprunt bancaire	(69)	(269)
Dette bancaire	200	110
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	131	(159)
Diminution augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(770)	66
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	2 392	2 326
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	1 622 $	2 392 $
Représentés par :		
Trésorerie	216 $	219 $
Placements à court terme	1 406	2 173
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés	9 $	14 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage du Pacifique a été constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage. Elle a pour objectif d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La Loi prévoit aussi que les tarifs de droits de pilotage doivent être fixés à un niveau qui permet à l'Administration d'assurer son autonomie financière et que ces droits doivent être justes et raisonnables.

Les services de pilotage côtier sont assurés par la British Columbia Coast Pilots Ltd. en vertu d'une entente touchant la prestation de services. Sur le fleuve Fraser, les services de pilotage sont assurés par des pilotes à l'emploi de l'Administration.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques et n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices.

2. Tarifs des droits de pilotage

Les tarifs des droits de pilotage que l'Administration impose aux navires dans les zones de pilotage obligatoire sont régis par la Loi sur le pilotage. Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Administration prend des règlements pour prescrire les tarifs des droits de pilotage qui lui sont versés.

Comme l'indique la Loi sur le pilotage, l'Administration doit tout d'abord publier les tarifs des droits de pilotage proposés dans la Gazette du Canada. Toute personne qui a des raisons de croire que les tarifs des droits de pilotage proposés nuisent à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition exposant ses motifs auprès de l'Office des transports du Canada, qui est une entité apparentée à l'Administration puisqu'elle est un organisme fédéral. L'Office doit alors faire enquête pour déterminer si les droits proposés sont dans l'intérêt public, notamment en tenant des audiences publiques. Après son enquête, l'Office doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après avoir reçu l'avis d'opposition, et l'Administration doit en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la Gazette du Canada. Cependant, dans les cas où l'Office recommande des droits de pilotage inférieurs aux droits prescrits par l'Administration, celle-ci est tenue de rembourser la différence entre les droits prescrits et les droits recommandés par l'Office, en plus des intérêts, à toutes les personnes qui ont payé les droits prescrits. La Loi sur le pilotage dispose que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être justes et raisonnables et doivent permettre à l'Administration de fonctionner de manière autonome. Par conséquent, les tarifs doivent permettre à l'Administration de recouvrer ses coûts et de financer l'acquisition d'immobilisations.

2. Principales conventions comptables

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides; ils sont comptabilisés au moindre du coût ou de la valeur de marché.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations construites par l'Administration comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques et le coût des matériaux et de la construction. Les montants présentés au titre des travaux en cours sont virés à la catégorie d'immobilisations appropriée lorsque les travaux sont achevés et sont ensuite amortis. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative des actifs suivants :

Bâtiments et flotteurs	10 - 20 ans
Bateaux pilotes	25 ans
Matériel – communication et autre	5 - 10 ans
– informatique	3 ans
Améliorations locatives	10 ans ou la durée du bail restante

Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. Le passif lié à ces paiements est estimé et comptabilisé au fur et à mesure que les indemnités sont constituées par les employés. La direction établit l'obligation au titre des prestations constituées suivant l'hypothèse que tous les employés ne quitteront pas l'Administration volontairement avant d'avoir accumulé dix années de service. Ces indemnités représentent la seule obligation de l'Administration qui exige des paiements futurs.

Capital d'apport

Les valeurs attribuées aux immobilisations corporelles transférées du Canada en 1972 et le coût des immobilisations corporelles financées avec les crédits parlementaires précédents sont comptabilisés comme capital d'apport.

Régimes de retraite

Les employés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations de l'Administration représentent le coût entier pris en charge par l'employeur. Ce montant se fonde actuellement sur un multiple des cotisations exigées des employés et il peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du régime. Ces cotisations représentent les obligations totales de l'Administration et elles sont passées en charges dans l'exercice où les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue à l'heure actuelle de combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Placements

L'objectif de la politique de placements à long terme de l'Administration est de maximiser le taux de rendement des placements dans un portefeuille d'obligations du gouvernement du Canada.

La valeur comptable des placements, qui sont composés d'obligations, correspond au coût, après l'amortissement des primes et des escomptes sur achat. Leur valeur de marché correspond au cours du marché à la fin de l'exercice. Les profits et les pertes sur la vente des placements sont constatés au cours de l'exercice où ils se produisent.

Recours aux estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés de l'actif et du passif à la date des états financiers ainsi que sur les montants déclarés des produits et des charges pendant l'exercice visé. L'application de ces principes a surtout une incidence sur les indemnités de départ des employés. Les résultats réels pourraient différer grandement de ces estimations.

3. Instruments financiers

L'Administration place ses fonds dans une banque à charte canadienne et dans des instruments garantis du gouvernement du Canada.

Étant donné leur nature à court terme, les débiteurs, les créditeurs et les charges à payer ont une valeur comptable qui correspond approximativement à leur juste valeur.

Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client particulier.

4. Placements à long terme

	2006		2005	
	Valeur comptable	Valeur de marché	Valeur comptable	Valeur de marché
	(en milliers)		(en milliers)	
Obligations du gouvernement du Canada	775 $	782 $	360 $	360 $
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	452	456	830	832
	1 227 $	1 238 $	1 190 $	1 192 $

Les placements à long terme arriveront à échéance au cours des cinq prochains exercices. Les variations des taux d'intérêt peuvent influer sur la valeur de marché de ces placements. Le taux de rendement annuel de ces placements a été de 3,77 % au cours de l'exercice (4,21 % en 2005).

5. Immobilisations corporelles

	2006			2005		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
	(en milliers)			(en milliers)		
Bâtiments et flotteurs	275 $	199 $	76 $	275 $	180 $	95 $
Bateaux-pilotes	4 728	1 773	2 955	4 728	1 619	3 109
Moteurs de remplacement (1)	353	-	353	-	-	-
Matériel						
- communication et autre	437	353	84	585	516	69
- informatique	366	250	116	238	233	5
Améliorations locatives	97	68	29	97	53	44
Travaux en cours (2)	963	-	963	203	-	203
	7 219 $	2 643 $	4 576 $	6 126 $	2 601 $	3 525 $

(1) Moteurs de remplacement pour la remise à neuf de la flotte de bateaux-pilotes.
(2) Comprend les frais de conception préliminaire, le coût des moteurs, les frais de gestion de projet et les frais juridiques pour la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes.

6. Dette bancaire

L'Administration a une facilité de crédit à vue renouvelable d'un maximum de 1,0 million de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Le taux d'intérêt correspond au taux d'intérêt préférentiel de la banque moins 0,75 %.

L'Administration a obtenu en mars 2002 un prêt à taux fixe de 1,0 million de dollars pour financer la construction d'un bateau-pilote. Ce prêt est venu à échéance en 2006 et était assorti d'un taux d'intérêt de 5,87 %. Les remboursements du principal ont été calculés sur une période d'amortissement de quatre ans. En 2006, l'Administration a effectué des remboursements du principal qui ont totalisé 69 000 $.

	2006	2005
	(en milliers)	(en milliers)
	310 $	110 $
	-	69
Moins la tranche à court terme	(310)	(179)
	- $	- $

L'Administration a aussi une facilité de crédit à terme non renouvelable d'un maximum de 7,5 millions de dollars pour financer la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes, à un taux d'intérêt correspondant aux taux d'acceptation bancaire plus 0,20 %. L'Administration n'avait rien tiré sur cette facilité à la fin de l'exercice (ni à la fin de l'exercice précédent).

L'Administration a aussi une facilité de crédit maximale de deux millions de dollars portant intérêt à un taux équivalent au taux préférentiel de la banque. La facilité de crédit n'avait pas été utilisée à la fin de l'exercice (ni à la fin de l'exercice précédent). La facilité de crédit peut être utilisée au besoin par l'Administration. Elle ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

7. Régime de retraite

L'Administration est tenue de contribuer au Régime de retraite de la fonction publique. Le Régime procure des avantages en fonction des années de service et de la rémunération moyenne à la date de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées en fonction de la hausse de l'indice des prix à la consommation. L'Administration verse 2,14 $ pour chaque dollar cotisé par l'employé. Si le salaire annuel de l'employé est supérieur à 120 300 $ (114 400 $ en 2005), l'employeur doit verser 7,20 $ (8,90 $ en 2005) pour chaque dollar versé par l'employé. Voici les cotisations versées au Régime au cours de l'exercice :

	2006	2005
	(en milliers)	(en milliers)
Administration	680 $	584 $
Employés	268	240

8. Indemnités de départ

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés en fonction du nombre d'années de service et du salaire de fin de carrière. Ce régime n'étant pas capitalisé, il ne détient aucun actif. Cela entraîne donc un déficit égal à l'obligation au titre des prestations constituées. Voici l'information, évaluée à la date du bilan, à propos de ce régime :

	2006	2005
	(en milliers)	(en milliers)
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	1 277 $	1 234 $
Coût de l'exercice	78	205
Indemnités versées au cours de l'exercice	(139)	(162)
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	1 216 $	1 277 $
Tranche à court terme (incluse dans les créditeurs et charges à payer)	124 $	141 $
Tranche à long terme	1 092	1 136
	1 216 $	1 277 $

9. Droits de pilotage

En plus des droits de pilotage habituels, l'Administration charge des frais d'utilisation de 180 $ (80 $ en 2005) chaque fois qu'un bateau-pilote lui appartenant est utilisé pour transporter un pilote. Ces frais sont imposés dans le but de financer le coût de remplacement des bateaux (note 5).

	2006	2005
	(en milliers)	(en milliers)
Droits de pilotage	47 695 $	46 861 $
Frais imposés pour le remplacement des bateaux	1,424	638
Total des droits de pilotage	49 119 $	47 499 $

10. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. L'Administration n'a pas conclu d'opérations avec des parties apparentées au cours de l'exercice.

11. Engagements

L'Administration a conclu un marché avec un chantier naval de la Colombie-Britannique pour la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes. Selon le marché, l'Administration doit débourser un montant global de 6 054 000 $ en fonction d'un échéancier de construction qui s'échelonne sur une période de 18 mois.

L'Administration a également conclu un marché avec un fournisseur de logiciels pour l'acquisition d'un système de répartition, de facturation et de débiteurs sur le Web pour le pilotage. Selon le marché, l'Administration doit débourser 264 375 $ en 2007 et effectuer des paiements annuels de 39 000 $ de 2008 à 2012 pour l'entretien du système.

L'Administration a une obligation découlant d'un contrat de location-exploitation à long terme de locaux de bureaux de 82 000 $ par année jusqu'au 31 décembre 2009. Selon le contrat, l'Administration assume aussi une quote-part proportionnelle des frais annuels d'exploitation, d'une valeur estimative de 61 000 $ pour 2007 (56 000 $ en 2006).

L'Administration a également une obligation locative à long terme à l'égard des flotteurs et de l'atelier situés à Victoria de 13 000 $ par année jusqu'au 29 février 2008.

Figure 8

Historique de la situation financière
(en milliers de dollars)

	Réel en 2002	Réel en 2003	Réel en 2004	Réel en 2005	Réel en 2006	Budget de 2007
Résultats financiers						
Recettes	40 590 $	43 760 $	45 067 $	47 640 $	49 264 $	50 260 $
Dépenses	39 968 $	42 047 $	45 666 $	47 736 $	48 232 $	49 510 $
Bénéfice (déficit net)	622 $	1 713 $	(599 $)	(96 $)	1 032 $	750 $
Situation financière						
Actif à court terme	5 675 $	6 767 $	5 860 $	6 202 $	6 539 $	7 382 $
Passif à court terme	4 041 $	4 621 $	4 813 $	4 779 $	5 216 $	4 500 $
Fonds de roulement	1 634 $	2 146 $	1 047 $	1 423 $	1 323 $	2 882 $
Immobilisations nettes	3 548 $	3 614 $	3 462 $	3 525 $	4 576 $	9 610 $
Indicateurs de fonctionnement (réels)						
Nombre moyen de pilotes						
Côte	101	100	99	100	96	100
Fleuve Fraser	8	9	11	10	9	9
Nombre d'affectations						
Côte	11 194	11 393	11 527	11 832	11 673	11 500
Fleuve Fraser	1 461	1 559	1 475	1 387	1 272	1 350
Revenu de pilotage moyen par affectation (réel - $)						
Côte	2 518 $	2 683 $	2 727 $	2 850 $	2 970 $	3 044 $
Fleuve Fraser	1 533 $	1 664 $	1 683 $	1 759 $	1 726 $	1 911 $